Deutscher Bundestag **Drucksache 19/274**

19. Wahlperiode 12.12.2017

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Kleine Anfrage

der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Vegetationskontrolle und -pflege entlang der Schienenwege des Bundes

Das Sturmtief „Xavier“ zog im Oktober 2017 über den Norden und Osten Deutschlands. Verbreitet traten Böen über 100 km/h auf, die stärkste Böe im Flachland wurde mit 136 km/h in Berlin registriert.

Durch den Sturm fielen so viele Bäume auf Oberleitungen und Bahngleise, dass rund 1 000 Kilometer Bahnstrecken teilweise länger als eine Woche gesperrt bleiben mussten (DIE ZEIT vom 12. Oktober 2017, Seite 38). Die Streckensperrungen und die Praxis der Vegetationspflege entlang von Bahnstrecken haben in den letzten Wochen zu zahlreichen Medienberichten geführt. Vergleichbare Debatten fanden bereits in den vorangegangenen Jahren statt, die Bundestagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hat hierzu im Jahr 2015 eine Kleine Anfrage gewidmet. So ereigneten sich 20 meldepflichtige Ereignisse im Jahr 2014, bei denen durch Bäume auf den Gleisanlagen Personen- oder größere Sachschäden entstanden waren (Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden) und weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 18/6739).

Am 29. Oktober 2017 zog der Sturm „Herwart“ über Deutschland hinweg und führte erneut zu weitreichenden Schäden und zu Streckensperrungen von Schienenwegen. Betroffen waren vor allem die Strecken Bremen–Hannover, Dortmund–Hamburg, Hamburg–Berlin, Berlin–Leipzig, Berlin–Dresden sowie Hannover–Dortmund (www.zeit.de/news/2017-10/29/wetter-sturm-herwart-trifft-auf-deutschland-29080202).

Nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz und der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung hat jedes Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen seine öffentlichen Schienenwege sicher zu betreiben. Der Bundesgerichtshof verlangt von jedem Grundstückseigentümer, dass er in „angemessenen Zeitabständen“ seinen Baumbestand nach forstwirtschaftlichen Erkenntnissen auf Krankheitsbefall überwacht, um Gefahren durch Windwurf und Windbruch zu vermeiden (Deutsche Verkehrszeitung vom 10. Oktober 2017, Seite 3).

Auch wird von den Ländern regelmäßig bemängelt, dass die DB Netz AG die Waldflächen entlang der Schienenwege des Bundes nicht hinreichend pflegt (www.saarbruecker-zeitung.de/politik/berliner_buero/deutsche-bahn-soll-mehr-gegen-sturmschaeden-tun_aid-6805084).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Länge umfasst das Netz der bundeseigenen Schienenwege, und wie hoch ist der Anteil der in Waldgebieten befindlichen Streckenabschnitte der bundeseigenen Schienenwege?

2. Wie hoch lag der Anteil der jeweils in Waldgebieten befindlichen Streckenabschnitte der Schienenwege der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn im Jahr 1993?
3. Wie groß ist der Umfang der Waldflächen im Eigentum der Deutschen Bahn AG, und wie groß war der Umfang der Waldflächen im Eigentum der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn im Jahr 1993?
4. Wie viele Förster und Waldarbeiter beschäftigten die Deutsche Bundesbahn und die Deutsche Reichsbahn im Jahr 1993, und wie hoch ist der Personalbestand an Förstern und Waldarbeitern der Deutschen Bahn AG im Jahr 2017?
5. Wie hoch lagen die aufwendeten finanziellen Mittel der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn für die Forstwirtschaft (Eigen- und Fremdleistungen) im Geschäftsjahr 1993 und die aufgewendeten finanziellen Mittel der Deutschen Bahn AG für die Forstwirtschaft (Eigen- und Fremdleistungen) im Geschäftsjahr 2016?
6. Auf welchen Eisenbahnstrecken der bundeseigenen Schienenwege musste seit dem 1. Januar 1994 der Schienenverkehr aufgrund von Bäumen im Gleis unterbrochen werden (bitte nach Kalenderjahren mit zeitlicher Länge der jeweiligen Streckensperrungen aufschlüsseln)?
7. Zu welchen meldepflichtigen gefährlichen Ereignissen im Eisenbahnverkehr kam es in den Kalenderjahren 2015, 2016 und bislang im Jahr 2017 durch Zugkollisionen mit Aufprall auf Gehölz, bei denen es zu Personenschäden oder Schäden mit Eisenbahnfahrzeugen kam (bitte tabellarisch mit Angabe von Datum, Streckennummer, Streckenkilometer und Art des Schadens angeben und zeitliche Länge der anschließend notwendigen Streckensperrung angeben)?
8. An wie vielen Tagen in den einzelnen Jahren seit 1993 wurde aus Gründen eines Sturmes oder einer Sturmwarnung die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf Streckenabschnitten der bundeseigenen Schienenwege herabgesetzt?
9. Welche Streckenabschnitte sind jene identifizierten Streckenabschnitte, die von der Deutschen Bahn AG als besonders von Stürmen gefährdet gelten (Hamburger Abendblatt vom 27. Oktober 2017, Seite 11)?
10. Ist die Intensivität der Vegetationskontrolle und -pflege entlang der einzelnen Streckenabschnitte der bundeseigenen Schienenwege abhängig von der jeweiligen Frequentierung durch Personen- und Güterverkehrszüge, und wenn ja, in welchem Abhängigkeitsverhältnis stehen die Streckenfrequentierung durch Personen- bzw. Güterverkehrszüge und die Bewirtschaftung der anliegenden Vegetation zueinander?
11. Welche Verbesserungsvorschläge hinsichtlich eines Optimierungsbedarfs bei der Vegetationspflege entlang der bundeseigenen Schienenwege gibt es, und wie bewertet die Bundesregierung diese im Einzelnen?
12. Welche Elemente der Vegetationspflege entlang der Elbe-Weser-Bahn, welche nicht durch die DB Netz AG betrieben wird und deren Vegetationspflege vom Schienenpersonennahverkehrs-Verband Mofair gelobt wird, können an den bundeseigenen Schienenwegen übernommen werden (www.tagesschau.de/inland/sturm-schaeden-deutsche-bahn-101.html)?
13. Wie bewertet die Bundesregierung eine dem Bundesfernstraßengesetz angelehnte Rechtsgrundlage, die es dem Netzbetreiber der bundeseigenen Schienenwege ermöglichen würde, einen stärken Rückschnitt der Waldflächen entlang der bundeseigenen Schienenwege in einem größerem Umfang als bisher vorzunehmen?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

14. Welche Konsequenzen hat das im Jahr 2012 von der DB Netz AG eingeführte Verfahren „kritische Wettersituationen“ nach sich gezogen (Antwort der Bundesregierung zu Frage 7 der Kleinen Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden) und weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Bundestagsdrucksache 18/6739?
15. Stellt die Pflege von Kurzumtriebsplantagen eine sachgerechte und wirtschaftlich darstellbare Form der Vegetationspflege für einen Teil der Flächen entlang der bundeseigenen Schienenwege dar, und werden derartige Flächen mit Kurzumtriebsplantagen entlang der bundeseigenen Schienenwege bereits unterhalten?
16. Kommt die Bundesregierung zur Auffassung, dass die schweizerische Praxis der Vegetationspflege (sogenannter V-Schnitt) entlang der Schienenwege grundsätzlich oder mit Einschränkungen auch entlang der bundeseigenen Schienenwege in Deutschland angewandt werden kann?

Berlin, den 11. Dezember 2017

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333